

Struktur und Organisation des ÖPNV

Zum ÖPNV gehören der SPNV und der Öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV). Dies schließt S-Bahn-, Straßenbahn- sowie Stadt- und Regionalbuslinien ein. Schmalspurbahnen, Fähren und Bergbahnen werden dem ÖPNV dann zugerechnet, wenn sie das Angebot ergänzen und nicht überwiegend touristischen Zwecken, wie z. B. Museumsbahnen, dienen. Der ÖPNV ist nach dem sächsischen ÖPNV-Gesetz eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und Kreisfreien Städte. Diese arbeiten innerhalb der festgelegten Nahverkehrsräume in folgenden fünf kommunalen Zweckverbänden flächendeckend zusammen:

- ▶ Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)
- ▶ Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS)
- ▶ Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE)
- ▶ Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)
- ▶ Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland (ZV).

Zur verkehrlichen Koordination (z. B. Tarif- und Fahrplanabstimmung) wurden jeweils eigene Verkehrsverbände gegründet, wobei im Nahverkehrsraum Leipzig bei der Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV) neben den Aufgabenträgern der benachbarten Länder zusätzlich die Verkehrsunternehmen beteiligt sind. Diese kommunalen Zweckverbände sind aufgefordert, Nahverkehrspläne zu erstellen, in denen konkrete Ziele und Maßnahmen zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote im Sinne des Grundsatzes 3.4.1 festgeschrieben sind.

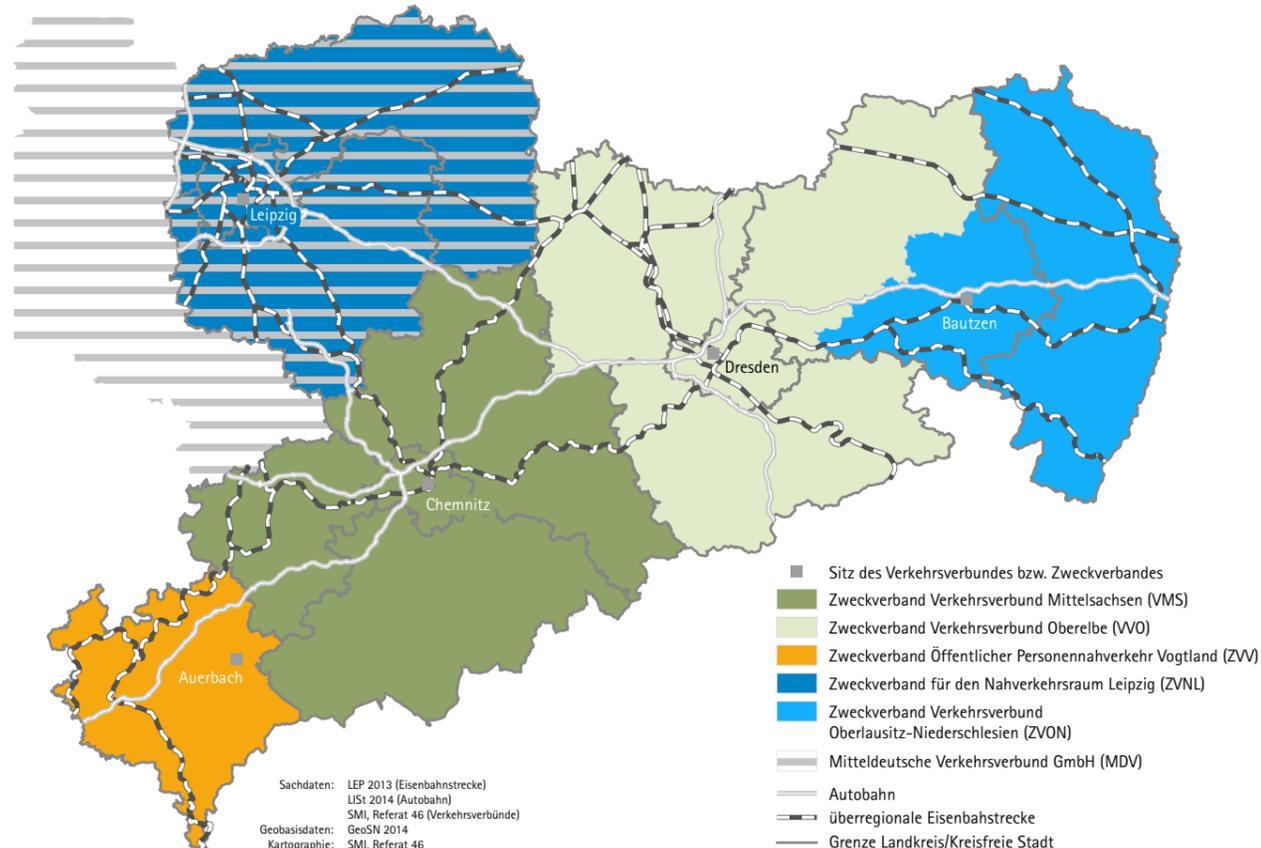
Der Freistaat Sachsen unterstützt die kommunalen Aufgabenträger und fördert gemäß Grundsatz 3.4.1 den ÖPNV mit Bundes- und Landesmitteln. Das ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm wird durch das SMWA in Abstimmung mit dem ÖPNV-Beirat jährlich fortgeschrieben. Auf Grundlage der Förderpolitik des Freistaates Sachsen wurden zur Erhö-

Landesentwicklungsplan

2013

Grundsatz 3.4.1 ▶ Weiterentwicklung des ÖPNV

Karte 4.10: Öffentlicher Personennahverkehr – Verkehrsverbände und Zweckverbände 2014



hung der Angebotsqualität, insbesondere zur Verkürzung der Beförderungszeiten sowie zur Verbesserung der Zugangs- und Übergangsbedingungen, aber auch zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in der Betriebsführung, Investitionen in beträchtlichem Umfang getätigt. Hierzu gehören Investitionen in Strecken und Stationen für den SPNV – vor allem bei den S-Bahnen und in den Regionalnetzen – ebenso wie Investitionen in den weiteren stadtbahngerechten Ausbau der Straßenbahnnetze in den sächsischen Großstädten und zum Aus- und Neubau von ÖPNV-Übergangsstellen.

▶ Landesinvestitionsprogramm

Die Förderung des ÖPNV erfolgt durch die Bereitstellung von investiven Haushaltsmitteln (durchschnittlich 100 Mio. € pro Jahr) aus dem Landesinvestitionsprogramm. Investiert wird dabei insbesondere in:

- ▶ stetige Erneuerung des Omnibusfahrzeugbestandes durch Förderung behindertengerechter, umweltfreundlicher und sicherer Fahrzeuge
- ▶ Erneuerung des Straßenbahnfahrzeugparkes (schrittweise Aussonderung überalterter Tatrafahrzeuge)
- ▶ Schaffung barrierefreier Zugänge zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV (Bushaltestellen, Straßenbahnhaltestellen, Bahnsteigzuführungen)
- ▶ Ausbau der Straßenbahnnetze im Interesse der Beschleunigung des ÖPNV (Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit)
- ▶ verbesserte Information der Fahrgäste durch flächendeckende regionale Betriebsleitsysteme in den Verkehrsverbänden.

Mit der Unterstützung des Freistaates Sachsen ist es den kommunalen Aufgabenträgern gelungen, durch attraktivere Angebote mehr Fahrgäste zu befördern. So konnten z. B. im Verbundgebiet des ZVOE die Fahrgastzahlen von 202,5 Mio. 2010 auf 205,0 Mio. 2014 gesteigert werden (ZVOE). Aber auch im ländlichen Raum konnte der ÖPNV gestärkt werden. So wurden z. B. im ZVON die Fahrgastzahlen trotz rückläufiger Bevölkerungsentwicklung von 13,71 Mio. auf 13,99 Mio. leicht gesteigert. Außerdem ist das Erscheinungsbild des sächsischen ÖPNV mittlerweile überwiegend durch moderne Fahrzeuge, Infrastruktur und technische Ausstattung geprägt. Die Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern konnte insbesondere durch den verstärkten Einsatz von IT- und Telematik-Systemen bei Fahrzeugen und Übergangsstellen erreicht werden. Zudem wurden gemäß Grundsatz 3.4.1 an neu errichteten Übergangsstellen und wichtigen SPNV-Stationen Abstellmöglichkeiten für PKW und Fahrräder berücksichtigt, um die kombinierte Nutzung von ÖPNV und Individualverkehr zu erleichtern.

▶ Unterstützung Ausbildungsverkehr und Busförderung

Das Leistungsspektrum der flächendeckenden Busleistungen reicht von Verbindungen in stark nachgefragten Relationen zwischen zentralen Orten, über die Anbindung der Gemeinden, Gemeinde- oder Stadtteile an die jeweiligen Zentren bis hin zu kleinräumigen Verbindungen zwischen einzelnen Stadt- und Gemeindeteilen. Während in den größeren Städten und auf stark nachgefragten Relationen im Regionalbereich die Busse in festen Zeitabständen (Taktfahrplan) verkehren, sind die Angebote im ländlichen Bereich sehr stark an den grundlegendsten Mobilitätsbedürfnissen, insbesondere an der Schülerbeförderung, ausgerichtet. Die Gewährleistung eines attraktiven, sicheren und umweltfreundlichen ÖPNV wird durch eine Busförderung mit Schwerpunkt ländlicher Regionen unterstützt (G 3.4.1), für die zwischen 4,8 Mio. € im Jahr 2010 und 12,6 Mio. € im Jahr 2014 zur Verfügung standen. Zusätzlich erfolgte eine stärkere Unterstützung der Schülerbeförderung im ländlichen Raum durch die Einführung eines neuen Verteilungsschlüssels für die Mittel zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs. Dieser seit 2012 geltende Verteilungsschlüssel berücksichtigt stärker die aufgrund der längeren Schulwege erhöhten Aufwendungen für die Schülerbeförderung im ländlichen Raum.

■ SMWA

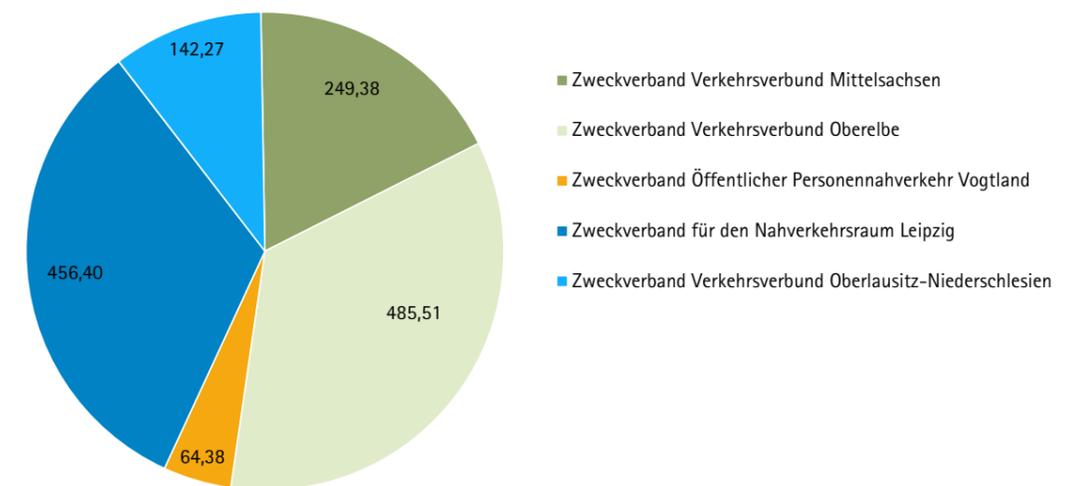


Abbildung 4.9: SPNV-Nachfrage nach Zweckverbänden 2013 in Mio. Personenkilometer (Quelle: SMWA)